établira des règlements de service applicables aux gares de son réseau. En tant qu'il s'agit de service commun, les deux directions devront s'entendre pour l'établissement des dits règlements.

3. — Pendant une période transitoire que les deux directions fixeront, l'administration allemande abritera, dans les remises à locomotives de Rossberg et de Karf, les locomotives de ces remises attribuées au service polonais, et ce, contre une indemnité à fixer par les deux directions. De même l'administration polonaise acceptera, dans les remises de locomotives de Frydenshuta, pendant une période transitoire à fixer par les deux directions, les locomotives de ces remises attribuées à l'Allemagne, et ce contre indemnité.

§ 7

ad article 433

1. — Sont désignées comme gares frontières de jonction pour les lignes:

a) et *b*) la gare de Rossberg,
c) *d*) *e*) la gare de Dombrowa,
f) la gare de Bobrek,
g) la gare de Poremba,
h) et *i*) la gare dite Dreieck Beuthen.

2. — Sur les voies industrielles indiquées sous *k*) à *p*) la remise et acceptation auront lieu pour :

k) à la gare de Königsgrube Nordfeld,
l) à la mine de Carnalsfreudegrube,
m) à la mine de Römhildschacht,
n) à la mine de Fiedlersglückgrube,
o) et *p*) à la gare de Radzionkaugrube et à la gare de Szarlej Wapiennik (Scharley Kalkofen).

ad article 435

§ 1

Les demandes de détaxes en service de voyageurs et en trafic des marchandises sont réglées par le chemin de fer qui a perçu les montants réclamés. En cas d'affranchissement partiel, c'est le chemin de fer destinataire qui procède au règlement.

§ 2

Les indemnités pour perte totale ou partielle, avarie ou retard dans la livraison sont réglées par le chemin de fer expéditeur ou par le chemin de fer destinataire selon que la réclamation est adressée à l'un ou à l'autre.

höfen ihres Eisenbahnnetzes regeln. Soweit es sich um den gemeinschaftlichen Dienst handelt, werden sich die beiden Direktionen über die Aufstellung der Dienstordnungen verständigen.

(3) Für eine von den beiden Direktionen noch zu bestimmende Übergangszeit wird die deutsche Verwaltung in den Lokomotivstationen Roßberg und Karf die dort für den polnischen Dienst ausgeschiedenen Lokomotiven vorläufig gegen eine von den beiden Direktionen zu vereinbarende Entschädigung aufnehmen. Ebenso wird für eine gleichfalls von den beiden Direktionen zu vereinbarende Übergangszeit die polnische Verwaltung der Lokomotivstation Friedenshütte die dort für den deutschen Dienst ausgeschiedenen Lokomotiven vorläufig gegen Entschädigung aufnehmen.

§ 7

Zu Artikel 433

(1) Als Grenzübergangsbahnhöfe werden bestimmt für die Strecke zu:

a) und b) der Bahnhof Roßberg,
c) d) und e) der Bahnhof Dombrowa,
f) der Bahnhof Bobrek,
g) der Bahnhof Poremba,
h) und i) der Bahnhof Dreieck Beuthen.

(2) Auf den Privatanschlußstrecken zu k) bis p) findet die Übergabe und Übernahme der Frachten statt zu:

k) auf dem Bahnhofe Königsgrube Nordfeld,
l) auf der Carnalsfreudegrube,
m) auf dem Römhildschacht,
n) auf der Fiedlersglückgrube,
o) und p) auf dem Bahnhofe Radzionkaugrube, und auf dem Bahnhofe Scharley Kalkofen.

Zu Artikel 435

§ 1

Ansprüche auf Erstattung von Fahrgeld und Fracht werden von der Bahn geregelt, welche die beanspruchten Beträge vereinnahmt hat. Bei Teilfrankierung ist die Endbahn zuständig.

§ 2

Die Entschädigungen für Gesamt- oder Teilverluste, Beschädigung oder Lieferfristüberschreitung werden von der Versandbahn oder von der Endbahn geregelt, je nachdem der Entschädigungsantrag bei der einen oder der anderen angebracht wird.

§ 3

La transmission et la remise des bagages, colis messageries express, transports funéraires, animaux vivants, marchandises en grande et en petite vitesse, seront réglées par les deux directions.

§ 4

Dans le service des voyageurs, on utilisera des billets en carton ou des carnets de billets passe-partout, et dans le service des bagages des livrets à souche. Les carnets de billets passe-partout et les livrets à souche pour bagages ne doivent pas contenir de billets et de bulletins de bagages pour un trafic autre que celui de la Haute Silésie.

§ 5

Les billets ne porteront aucune remarque quant au genre de train ; seuls les billets valables pour les trains directs seront munis d'un trait rouge vertical. Pour l'indication de l'itinéraire, le mot « über » sera remplacé par le terme « via ».

§ 6

Les abonnements de tous genres, billets aller et retour d'ouvriers, bulletins de bagages, bulletins de colis messageries express de chemin de fer et bulletins d'expédition ainsi que les lettres de voiture en grande et en petite vitesse seront libellés en allemand et en polonais ou en polonais et en allemand ; les énonciations de l'expéditeur seront faites en allemand ou en polonais ou en polonais et en allemand.

§ 7

Les deux administrations de chemins de fer agissant de concert établiront le modèle des imprimés et fixeront le nombre des exemplaires à remettre.

§ 8

Les gares du pays avoisinant ou traversé en transit seront désignées par leur nom officiel. En cas de modification du nom des gares, après réception des lignes, on utilisera dans le trafic, pendant une période transitoire de trois ans à dater du transfert de la souveraineté, l'ancien nom de de la gare conjointement avec le nouveau.

§ 9

Pour l'expédition des marchandises, on se servira du mode simplifié d'expédition allemand (livre d'envoi et livre de réception sans feuille de route). Toutefois, le simple livre de réception sera remplacé par un registre plus étendu, établi d'après le modèle du livre d'envoi.

§ 3

Den Übergang und die Übergabe von Gepäck, Expreßgut, Leichen, lebenden Tieren sowie von Eil- und Frachtgut werden die beiden Direktionen regeln.

§ 4

Im Personenverkehre sind Kartonfahrkarten oder Blankofahrkartenblocks, im Gepäckverkehre Gepäckscheinhefte zu verwenden. Die Blankofahrkartenblocks und die Gepäckscheinhefte dürfen Blankokarten und Gepäckscheine für einen anderen Verkehr als für den oberschlesischen nicht enthalten.

§ 5

Die Fahrkarten werden keinen Vermerk über die Zuggattung enthalten; nur die für Schnellzüge gültigen Fahrkarten sind mit einem roten senkrechten Strich zu versehen. Bei Wegeangaben wird an Stelle des Wortes »über« das Wort «via» gesetzt werden.

§ 6

Zeitkarten aller Art, Arbeiterrückfahrkarten, Gepäckscheine, Eisenbahnpaketkarten und Beförderungsscheine sowie Eilfrachtbriefe und Frachtbriefe werden in deutscher und polnischer Sprache oder in polnischer und deutscher Sprache ausgegeben werden. Die Eintragungen des Versenders sind in deutscher oder polnischer oder in beiden Sprachen vorzunehmen.

§ 7

Die beiden Bahnverwaltungen werden die Muster der Vordrucke und die Zahl der zu liefernden Ausfertigungen gemeinsam festsetzen.

§ 8

Die Bahnhöfe des Nachbar- oder Durchgangslandes sind mit ihren amtlichen Namen zu bezeichnen. Bei etwaiger Änderung der Stationsnamen nach der Übernahme der Linien soll während einer Übergangszeit von drei Jahren, vom Tage des Überganges der Staatshoheit ab gerechnet, im Verkehre der alte Stationsname neben dem neuen angewendet werden.

§ 9

Für die Abfertigung von Gütern wird das deutsche vereinfachte Abfertigungsverfahren (Versand- und Empfangsbuch ohne Frachtkarten) angewendet. Jedoch soll an Stelle des einfachen Empfangsbuchs ein nach dem Muster des Versandbuchs erweitertes Empfangsbuch geführt werden.

§ 10

1. — La remise des vagons plombés s'effectuera symboliquement sans constatation du chargement. Les plombs du chemin de fer expéditeur seront reconnus comme valables par l'administration du réseau avoisinant ou transité, qui, en général, ne procédera pas à un nouveau plombage.

2. — Tous les autres envois transportés dans des vagons non plombés devront être remis d'une manière effective, c'est-à-dire en procédant à une reconnaissance de la marchandise.

3. — Il en est de même des envois effectués par vagons plombés qui présenteront des indices de perte partielle ou d'avarie de la marchandise.

4. — Dans tous les cas de remise symbolique des marchandises, on admettra jusqu'à preuve du contraire, si les plombs du chemin de fer expéditeur ou du chemin de fer réceptionnaire sont intacts, que la marchandise n'a été perdue ni totalement ni partiellement sur le parcours effectué par elle avec des plombs intacts.

5. — Si les plombs du chemin de fer expéditeur ou du chemin de fer réceptionnaire sont endommagés, on admettra, jusqu'à preuve du contraire, que la perte totale ou partielle a eu lieu pendant le parcours de la marchandise entre la gare qui a apposé les plombs ou entre la gare frontière de jonction où les plombs ont été vérifiés et la gare où le dommage a été découvert.

6. — Par plombs on entend les plombs officiels, c'est-à-dire les plombs des chemins de fer ou de la douane.

7. — Si le chemin de fer réceptionnaire estime, pour une raison quelconque, qu'il est nécessaire de soumettre les envois à une visite ou de procéder à l'ouverture des vagons, ces opérations devront, autant que possible, avoir lieu à la gare frontière de jonction en présence des fonctionnaires des deux administrations intéressées.

8. — Il sera dressé procès-verbal de toutes les irrégularités constatées. En cas de constatations de ce genre dans les gares frontières de jonction les procès-verbaux devront être signés par les deux parties.

§ 11

Les deux directions édicteront des prescriptions sur l'acheminement des marchandises. Ces prescriptions devront être telles que les marchandises en

§ 10

(1) Die Übergabe der plombierten Wagen vollzieht sich symbolisch ohne Feststellung der Ladung. Die von der Versandbahn angelegten Plomben werden von der Eisenbahnverwaltung des Nachbar- oder Durchgangslandes anerkannt, die im allgemeinen weitere Plomben nicht anlegen wird.

(2) Alle übrigen Sendungen, die in nicht plombierten Wagen befördert werden, sind tatsächlich, d. h. unter Besichtigung zu übergeben.

(3) Dasselbe geschieht mit Sendungen in plombierten Wagen, wenn sie Merkmale aufweisen, die auf Teilverlust oder Beschädigung des Inhalts schließen lassen.

(4) In allen Fällen symbolischer Übergabe von Gütern wird bei unverletzten Plomben der Versandbahn oder der übernehmenden Bahn bis zum Beweise des Gegenteils angenommen, daß auf dem Wege, den das Gut mit unverletzten Plomben durchlaufen hat, ein Gesamt- oder Teilverlust nicht eingetreten ist.

(5) Wenn die Plomben der Versandbahn oder der übernehmenden Bahn beschädigt sind, wird bis zum Beweise des Gegenteils vermutet, daß der Gesamt- oder Teilverlust auf dem Wege stattgefunden hat, den das Gut zwischen dem Bahnhofe, der die Plomben angelegt hat, oder dem Grenzübergangsbahnhof, in dem die Plomben nachgeprüft wurden, und dem Bahnhofe zurückgelegt hat, auf dem der Schaden entdeckt worden ist.

(6) Unter Plomben sind amtliche Plomben, das sind Bahn- oder Zollplomben, zu verstehen.

(7) Falls die übernehmende Bahn es aus irgendeinem Grunde für nötig erachtet, die Sendungen nachzuprüfen oder die Wagen zu öffnen, wird dies möglichst auf dem Grenzübergangsbahnhof in Gegenwart von Beamten beider beteiligten Verwaltungen geschehen.

(8) Über alle festgestellten Unregelmäßigkeiten sind Tatbestandaufnahmen zu fertigen. Bei derartigen Feststellungen auf Grenzübergangsbahnhöfen sind die Tatbestandsaufnahmen von beiden Seiten zu unterzeichnen.

§ 11

Die beiden Direktionen werden Vorschriften über die Leitungswege der Güter herausgeben. Diese Leitungsvorschriften sind so aufzustellen, daß Eilgut

grande vitesse, le bétail et les marchandises périssables, soient transportés par les moyens les plus favorables et les plus rapides. Les marchandises en petite vitesse seront transportées par la route présentant la distance totale la plus courte. Les deux directions pourront convenir d'exceptions. En cas d'empêchements au transport sur les voies d'acheminement prévues, les deux directions conviendront de routes auxiliaires.

§ 12

1. — Jusqu'à nouvel arrangement les chemins de fer secondaires ci-après :

a) Niedobczyce–Wodzisław (Loslau)–Annaberg,
b) Gieraltowice–Knurów–Rzędówka (Egersfeld),
c) Przyszowice (Preiswitz)–Orzesze–Żory (Sohrau)–Pawłowice–Wodzisław (Loslau),

n'entreront pas dans le calcul des tarifs et distances tarifaires pour des points de départ et d'arrivée extérieurs à ces lignes. Le calcul des kilomètres d'application ne se fera donc, dans le trafic en transit, que sur la distance la plus courte de chacune des lignes principales suivantes :

d) Orzesze–Rybnik–Sumin–Nensa,
e) Katowice–Gleiwitz–Kandrzin bifurcation,
f) Beuthen–Gleiwitz–Kandrzin bifurcation.

Ces routes servant de base au calcul des tarifs n'excluent cependant pas les taxes inférieures qui résulteraient de la réexpédition complète sur les lignes de chemins de fer secondaires indiquées ci-dessus. En cas d'acheminement par une route détournée de la route de tarification, la taxe sera répartie kilométriquement sur le parcours effectué par la marchandise, après déduction, toutefois, de la moité de la taxe d'expédition pour le chemin de fer expéditeur et de l'autre moitié pour le chemin de fer destinataire.

2. — Les modifications à ces règles seront fixées par les deux directions d'un commun accord.

§ 13

L'étiquetage des vagons, chargés et vides, se fera en allemand et en polonais ou en polonais et en allemand. Les directions s'entendront à ce sujet.

§ 14

Les dispositions relatives à la statistique du mouvement des marchandises ne seront pas applicables au trafic en transit privilégié et non privilégié.

Vieh und leicht verderbliche Güter unter Ausnutzung der günstigsten und raschesten Beförderungsgelegenheiten gefahren werden. Frachtgüter sind über den kürzesten Weg zu fahren. Ausnahmen hiervon werden die beiden Bahnverwaltungen vereinbaren. In Fällen von Beförderungshindernissen auf den vorgesehenen Leitungswegen werden die beiden Direktionen Hilfswege vereinbaren.

§ 12

(1) Bis auf weiteres werden über nachstehende Nebenbahnen:

a) Niedobschütz–Loslau–Annaberg,
b) Gieraltowitz–Knurow–Egersfeld,
c) Preiswitz–Orzesche–Sohrau–Pawlowitz–Loslau.

weder die Tarifentfernungen noch die Tarife durchgerechnet. Die Ermittelungen der Tarifkilometer erfolgt daher im Durchgangsverkehre nur über die jeweils kürzeste folgender Hauptbahnstrecken:

d) Orzesche–Rybnik–Summin–Nensa,
e) Kattowitz–Gleiwitz–Kandrzin Abzweigung,
f) Beuthen–Gleiwitz–Kandrzin Abzweigung.

Diese Tarifbildungswege schließen jedoch die Anwendung niedrigerer Frachtsätze nicht aus, die sich etwa aus der vollen Umbehandlung bei Beförderung über obige Nebenbahnen ergeben würden. Bei Leitung über einen Umweg gegenüber dem Tarifbildungswege wird die Fracht unter Vorabzug je einer halben Abfertigungsgebühr für die Anfangs- und die Endbahn auf den Fahrweg kilometrisch verteilt.

(2) Abweichungen von dieser Regel werden die beiden Direktionen vereinbaren.

§ 13

Die Bezettelung der beladenen und leeren Wagen wird in deutscher und polnischer oder in polnischer und deutscher Sprache erfolgen. Die Direktionen werden sich hierüber verständigen.

§ 14

Auf den privilegierten und nichtprivilegierten Durchgangsverkehr finden die Bestimmungen über die Statistik des Warenverkehrs keine Anwendung.

§ 15

Ne seront pas applicables au trafic direct de la Haute Silésie :

1° Les dispositions suivantes du tarif allemand pour le service des voyageurs et des bagages, Ire partie, § 12, dispositions additionnelles, chapitre G, concernant les réductions de taxe:
   a) en faveur des patronages de la jeunesse;
   b) en faveur des services sanitaires publics et des maisons dites Magdalenenstifte;
   c) pour les malades indigents et autres personnes sans ressources;
   d) pour les hommes qui ont pris part à la guerre;
   e) pour les blessés de guerre allemands;
2° les prix de barême *(Preisberechnungstafel)* pour militaires;
3° le tarif militaire;
4° d'autres tarifs visant les transports de secours *(Notstandstarife)*.

§ 16

Les prix des billets directs ainsi que les taxes directes pour les transports funéraires et le transport des chiens, seront formés par la soudure des taxes, comptées jusque et depuis le point de raccordement, Toutefois, pour les distances à additionner de 1 à 5 kilomètres, les taxes totales de soudure seront calculées sur la base des distances effectives et de taux unitaires.

§ 17

La taxe des bagages se calculera pour la distance totale d'après les taux du tarif allemand des bagages, la taxe des colis messageries express pour la distance totale d'après les taux du barême allemand (*Preisberechnungstafel*).

§ 18

Le trafic des voyageurs, bagages, colis messageries express, transports funéraires, animaux et marchandises, traverse le réseau transité en franchise de tous frais de chemins de fer pour opérations en douane et de toutes autres taxes semblables, sauf en ce qui concerne le remboursement de dépenses effectivement faites par le chemin de fer. Il en est de même, en trafic d'un territoire à l'autre, pour le charbon, les minerais et les marchandises exemptes de douane.

§ 19

Les conducteurs de vagons-lits, les employés de vagons-restaurants, les femmes du service des

§ 15

Auf den oberschlesischen Wechselverkehr werden nicht angewendet:

(1) Nachstehende Bestimmungen des deutschen Eisenbahn-Personen- und -Gepäcktarifs, Teil I § 12, Zusatzbestimmungen Abschnitt C, über Fahrpreisermäßigungen
   a) zugunsten der Jugendpflege,
   b) zugunsten der öffentlichen Krankenpflege und der Magdalenenstifte,
   c) für mittellose Kranke und andere hilfsbedürftige Personen,
   d) für Kriegsteilnehmer,
   e) für deutsche Kriegsbeschädigte;
(2) Die Fahrpreise der Preisberechnungstafel für Militär;
(3) der Militärtarif;
(4) etwaige Notstandstarife.

§ 16

Die direkten Fahrpreise und Beförderungsgebühren für Leichen und Hunde werden durch Anstoß der bis zum Übergangspunkte und von diesem ab berechneten Gebühren gebildet. Für Anstoßentfernungen von 1 bis 5 km werden die Anstoßsätze auf Grund der wirklichen Entfernungen und der Einheitssätze berechnet.

§ 17

Die Gepäckfracht wird für die Gesamtentfernung nach den Sätzen des deutschen Gepäcktarifs, die Expreßgutfracht für die Gesamtentfernung nach den Sätzen der deutschen Preisberechnungstafel berechnet werden.

§ 18

Der Personen-, Gepäck-, Expreßgut-, Leichen-, Tier- und Güterverkehr durchläuft das Durchgangsland frei von allen Eisenbahngebühren für Zollabfertigung und von ähnlichen Abgaben mit Ausnahme der von den Eisenbahnen etwa verauslagten Beträge. Dasselbe gilt im Verkehre von dem einen Eisenbahnnetze nach dem anderen für Kohlen, Erze und zollfreie Güter.

§ 19

Die Schlafwagenschaffner, die Bediensteten der Speisewagen, die Dienstfrauen der D-Züge und das

trains D, ainsi que le personnel des trains et des locomotives, seront transportés, lorsqu'ils sont en service, sans avoir à prendre de billet.

§ 20

Les envois de service seront traités comme les envois de particuliers et transportés avec des lettres de voiture du trafic public. Le chemin de fer expéditeur ou le chemin de fer transité, le premier pour le transport jusqu'au réseau avoisinant et le second pour le transport sur la ligne transitée, reçoivent au plus la part de taxe leur revenant sur la taxe calculée, pour la totalité du parcours, d'après les taux du tarif de trafic direct. Le chemin de fer expéditeur ne recevra que la moitié des frais d'expédition; il n'en sera pas payé au chemin de fer transité.

§ 21

Les locomotives, voitures de voyageurs, fourgons et, lorsqu'ils sont soumis à la taxe, les vagons de marchandises, ainsi que les pièces détachées de locomotives et de voitures, à destination et en provenance des ateliers de chemins de fer, devront être munis, pour leur transport, de lettres de voitures du trafic public. Pour le calcul du prix de transport, voir l'alinéa 7 du Règlement d'exécution, ad articles 453 à 456.

§ 22

L'envoi des lettres de service et des colis de service (imprimés, billets ou autres) se fait gratuitement aux risques et périls du pays expéditeur.

§ 23

Les dispositions suivantes s'appliqueront au trafic des chemins de fer à voie étroite de la Haute Silésie:

1° Dans le trafic entre les deux réseaux et dans le trafic en transit, le modèle actuel des lettres de voiture en deux parties (§ 8, alinéa premier, du tarif-marchandises) sera remplacé par un modèle en trois parties A^a, A^b et B.

2° Pour les envois du réseau allemand à voie étroite au réseau polonais à voie étroite ou inversement, la lettre de voiture A^a reste aux mains de l'administration expéditrice, la lettre de voiture A^b accompagne la marchandise jusqu'à la gare destinataire. Si l'envoi est fait en port payé, la lettre de voiture A^a sert à l'administration expéditrice de document pour la perception de la taxe de trans-

Zug- und Lokomotivpersonal werden im Dienst ohne Fahrkarten befördert.

§ 20

Dienstgutsendungen sind wie Privatsendungen zu behandeln und mit Frachtbriefen des öffentlichen Verkehrs zu befördern. Die Versandbahn erhält für die Beförderung bis zum benachbarten Eisenbahnnetze ebenso wie die Durchgangsbahn für die Beförderung auf der Durchgangsstrecke höchstens ihren Frachtanteil aus der für die Gesamtbeförderungsstrecke berechneten Fracht nach den Sätzen des Tarifs für den Wechselverkehr. Abfertigungsgebühren sind an die Versandbahnen nur in der halben Höhe, an die Durchgangsbahnen überhaupt nicht zu zahlen.

§ 21

Lokomotiven, Personen-, Gepäck- und frachtpflichtige Güterwagen sowie einzelne Teile der Lokomotiven und Fahrzeuge sind auf dem Wege nach und von den Eisenbahnwerkstätten mit Frachtbriefen des öffentlichen Verkehrs zu befördern. Wegen Frachtberechnung vgl. Absatz 7 der Ausführungsbestimmungen zu Artikel 453 bis 456.

§ 22

Der Versand von Dienstbriefen und Dienstpaketen (Drucksachen, Fahrkarten u. dgl.) erfolgt auf Gefahr des Versandlandes und völlig kostenlos.

§ 23

Für den oberschlesischen Schmalspurbahnverkehr gelten folgende Bestimmungen:

1. Im Verkehre zwischen den beiden Eisenbahnnetzen (auch im Durchgange) tritt an Stelle des bisherigen zweiteiligen Frachtbriefmusters (§ 8,1 des Gütertarifs) ein dreiteiliges Muster, bestehend aus den Teilen Aa, Ab und B.

2. Bei Sendungen vom deutschen Schmalspurbahnnetze nach dem polnischen oder umgekehrt verbleibt der Frachtbrief Aa bei der Versandverwaltung; der Frachtbrief Ab begleitet das Gut bis zum Empfangsbahnhof. Ist die Sendung frankiert, so dient der Frachtbrief Aa der Versandverwaltung als Unterlage für die Frachterhebung, der Frachtbrief Ab der Empfangsverwaltung zur Prüfung der Frachtverteilung. Im

port; la lettre de voiture A^b sert à l'administration destinataire de contrôle pour la répartition des quote-parts. Si l'envoi a lieu en port dû, la lettre de voiture A^a sert à l'administration expéditrice de contrôle pour la répartition des quote-parts; la lettre de voiture A^b sert à l'administration destinataire de document pour la perception de la taxe.

3° Pour les envois entre gares du même réseau, mais qui, en cours de transport, utilisent les lignes de l'autre réseau, la lettre de voiture A^b n'accompagne la marchandise que jusqu'à la dernière gare frontière du réseau transité et sert à cette administration de contrôle pour la répartition des quote-parts.

4° Dans le trafic en provenance d'une ligne à voie normale et qui passe par une gare de transbordement à destination d'une gare polonaise du réseau à voie étroite ou qui transite par des lignes polonaises à voie étroite, la lettre de voiture de la ligne à voie normale sera accompagnée d'un décalque du bordereau de transbordement établi par la gare de transbordement, décalque qui remplacera la lettre de voiture A^b. Dans le trafic en provenance d'une ligne à voie étroite et qui passe par une gare de transbordement à destination d'une voie normale, l'expéditeur devra, en service direct, joindre à la lettre de voiture de la ligne à voie normale un décalque de cette lettre. Si la gare expéditrice est située sur le territoire polonais, le décalque reste aux mains de la gare expéditrice polonaise ; si elle est située sur le territoire allemand et si l'envoi transite par des lignes polonaises, le décalque accompagnera l'envoi jusqu'à la dernière gare polonaise de jonction.

5° Pour les envois qui doivent être traités conformément aux alinéas 2 et 3, les gares de contrôle devront tenir des registres spéciaux de trafic et les services administratifs des deux réseaux des livres spéciaux de transport qui serviront de base à la répartition des quote-parts. C'est l'administration percevant les taxes de transport qui procédera à leur répartition. Chaque administration a le droit de vérifier la répartition faite par l'autre administration.

6° En cas d'acheminement par une voie détournée, différente de celle qui a servi de base au calcul du tarif, la taxe sera répartie kilométriquement sur le parcours effectif,

Überweisungsverfahren dient der Frachtbrief Aa der Versandverwaltung zur Prüfung der Frachtverteilung, der Frachtbrief Ab der Empfangsverwaltung als Unterlage für die Frachterhebung.

3. Bei Sendungen, deren Versand- und Empfangsbahnhof auf demselben Eisenbahnnetze liegen, die aber auf ihrem Beförderungswege eine Strecke des anderen Eisenbahnnetzes durchlaufen, begleitet der Frachtbrief Ab das Gut nur bis zum letzten Übergangsbahnhofe des Eisenbahnnetzes, das von der Sendung durchlaufen wird und dient dieser Verwaltung zur Prüfung der Frachtverteilung.

4. Im Verkehr von der Vollbahn über einen Umladebahnhof nach einem polnischen Bahnhofe der Schmalspurbahn oder über polnische Schmalspurbahnstrecken wird dem Frachtbriefe der Vollbahn von dem Umladebahnhof eine Pause der Umladenachweisung beigegeben, die den Frachtbrief Ab ersetzt. Im Verkehr von der Schmalspurbahn über einen Umladebahnhof nach der Vollbahn hat im Wechselverkehr der Absender dem Vollbahnfrachtbriefe eine Pause beizugeben. Liegt die Versandstation auf polnischem Gebiet, so bleibt die Pause bei der polnischen Versandstation; liegt sie im deutschen Gebiet und geht die Sendung über polnische Strecken, so begleitet die Pause die Sendung bis zum letzten polnischen Übergangsbahnhof.

5. Für die Sendungen, die nach den Ziffern 2 und 3 zu behandeln sind, haben die Kontrollbahnhöfe besondere Verkehrsbücher und die Verwaltungsstellen der beiden Eisenbahnnetze besondere Frachtbücher zu führen, die auch die Unterlagen für die Frachtverteilung bilden. Die Frachtverteilung wird von der die Frachtgebühren einziehenden Verwaltung vorgenommen. Jeder Verwaltung steht die Nachprüfung der von der anderen Verwaltung vorgenommenen Frachtverteilung zu.

6. Wird die Leitung über einen anderen Weg als den Tarifbildungsweg vorgenommen, so wird die Fracht unter Vorabzug je einer Hälfte der etwa eingerechneten Abfertigungsgebühr für die An-

sous déduction, s'il y a lieu, de la taxe d'expédition qui appartiendra par moitié au chemin de fer expéditeur et au chemin de fer destinataire. Les administrations intéressées concluront des conventions spéciales pour l'acheminement du trafic.

7° Les envois en provenance du réseau polonais et qui arrivent à Rossberg à destination des gares de la ligne Poremba-Matheshof devront être acheminés par Lipiny ; les envois arrivant entre Rossberg et Karf pour la même ligne ne devront être acheminés que par Bobrek-Frydenshuta ; tous les envois pour la ligne Matheshof-Gleiwitz passeront exclusivement par Borsigwerk. Ces dispositions feront règle aussi longtemps que des raccordements plus directs n'auront pas été créés.

8° Afin de rendre les opérations douanières aussi rapides que possible, on instituera un mode simplifié dont les détails seront réglés par les autorités douanières compétentes de part et d'autre.

ad article 437

1. — Seront appliquées au trafic des marchandises les dispositions de la Convention internationale sur le transport des marchandises par chemins de fer, signée à Berne le 14 octobre 1890, et les modifications et adjonctions contenues dans la Déclaration additionnelle du 20 septembre 1893 ainsi que dans les Conventions additionnelles des 16 juin 1898 et 19 septembre 1906. Le soin de modifier ou de compléter ces dispositions, s'il y a lieu, est réservé aux deux administrations de chemins de fer qui s'entendront à cet effet. Ces modifications et adjonctions devront être insérées dans les tarifs et perdront leur validité dès que la Pologne aura adhéré pour son réseau de Haute Silésie à la Convention internationale de Berne susmentionnée. Le trafic des marchandises est en outre soumis aux dispositions des tarifs qui sont ou seront en vigueur.

2. — Pour les marchandises indiquées dans la nomenclature des marchandises des tarifs exceptionnels 6, 7, 7*b*, 7*c*, 7*d*, 8 et 18 du tarif-marchandises allemand, II^me^ partie, fascicule C, sous-fascicule C. II du 1^er^ novembre 1921, il sera toujours établi, dans la même mesure et aux mêmes conditions que pour le trafic entre le réseau de la direction allemande et les autres lignes allemandes, des tarifs directs pour le trafic entre le réseau de la direction polonaise et les autres lignes allemandes ; ces tarifs entreront en vigueur en même temps que les tarifs pour le service direct entre les deux réseaux.

fangs- und die Endbahn auf den Fahrweg kilometrisch verteilt. Bezüglich der Verkehrsleitung werden die beteiligten Verwaltungen besondere Vereinbarungen treffen.

7. Die vom polnischen Schmalspurbahnnetze in Roßberg ankommenden, nach Bahnhöfen der Strecke Poremba–Matheshof bestimmten Sendungen sind über Lipine, die zwischen Roßberg und Karf ankommenden, nach Bahnhöfen der gleichen Strecke bestimmten Sendungen nur über Bobrek–Friedenshütte zu leiten. Sämtliche Sendungen für die Strecke Matheshof–Gleiwitz laufen nur über Borsigwerk. Diese Vereinbarungen gelten nur so lange, als nicht kürzere Verbindungen geschaffen werden.

8. Um eine möglichst schnelle Zollabfertigung zu erzielen, wird ein vereinfachtes Abfertigungsverfahren eingeführt werden, dessen Einzelheiten durch die beiderseits zuständigen Zolldirektivbehörden geregelt werden sollen.

Zu Artikel 437

(1) Der Güterverkehr unterliegt den Bestimmungen des Berner Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890 mit den Änderungen und Ergänzungen, die in der Zusatzerklärung vom 20. September 1893 und in den Zusatzübereinkommen vom 16. Juni 1898 und vom 19. September 1908 enthalten sind. Notwendige Änderungen und Ergänzungen werden der Vereinbarung unter den beiden Bahnverwaltungen vorbehalten. Sie sind in die Tarife aufzunehmen und verlieren ihre Gültigkeit, sobald Polen für sein oberschlesisches Eisenbahnnetz dem Berner Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr beigetreten sein wird. Der Güterverkehr unterliegt außerdem den Bestimmungen der jeweils geltenden Tarife.

(2) Für die in den Warenverzeichnissen der Ausnahmetarife 6, 7, 7b, 7c, 7d, 8 und 18 des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs Teil II, Heft C, Teilheft C II vom 1. November 1921 aufgeführten Güter werden in demselben Umfange und unter denselben Bedingungen wie jeweils für den Verkehr zwischen dem Eisenbahnnetze der deutschen Direktion und den übrigen deutschen Eisenbahnen direkte Tarife für den Verkehr zwischen dem Eisenbahnnetze der polnischen Direktion und den übrigen deutschen Eisenbahnen aufgestellt und gleichzeitig mit den Tarifen für den Wechselverkehr zwischen den beiden Eisenbahnnetzen eingeführt.

3. — Les taux unitaires allemands, présents ou à venir, des tarifs exceptionnels de l'alinéa 2 ci-dessus et, en cas de suppression de ces tarifs, les taux unitaires allemands, présents ou à venir, des classes normales de chargement par vagon complet, prévus pour ces marchandises, seront calculés directement de la gare expéditrice à la gare destinataire. Les frais d'expédition prévus pour ces tarifs exceptionnels ou pour les classes normales de chargement par vagon complet ne seront ajoutés à ces taux directs qu'une seule fois.

4. — Les prescriptions des deux alinéas précédents ne s'appliqueront pas aux tarifs exceptionnels accordés pour le soulagement de calamités locales dans le trafic entre le réseau de la direction allemande et les autres chemins de fer de l'Allemagne.

5. — Dans le trafic direct entre le réseau de la direction polonaise et les chemins de fer allemands, en transit par le réseau de la direction allemande, il ne sera perçu pour les charbons, minerais et marchandises en franchise de douane aucun frais de chemin de fer pour les formalités en douane ni aucun droit analogue, à l'exception des débours effectifs du chemin de fer.

6. — L'élaboration d'autres tarifs communs, y compris les tarifs des voyageurs, bagages et colis messageries express, pourra faire l'objet d'accords spéciaux entre les administrations de chemins de fer intéressées.

7. — En cas d'application de tarifs directs, l'expédition directe se fera sur la base de feuilles de route.

8. — Les dispositions du Règlement d'exécution ad article 435, §§ 1, 2, 3, 10, 11, 18, 19 et 22, concernant le trafic direct de la Haute Silésie seront également applicables.

9. — Les envois de service de toute nature (à l'exception des lettres de service et colis de service mentionnés dans le Règlement d'exécution ad article 435, § 22), seront traités comme des envois privés et transportés avec des lettres de voiture du trafic public.

ad articles 435 et 437

§ 1

La gestion d'affaires concernant le trafic direct de la Haute Silésie et les tarifs communs est confiée à la direction allemande.

§ 2

1. — Dans le trafic direct de la Haute Silésie, comme dans le trafic de transit entre les gares

(3) Die jeweiligen deutschen Einheitssätze der nach Absatz 2 in Betracht kommenden Ausnahmetarife und für den Fall ihrer Aufhebung die jeweiligen Einheitssätze der für diese Güter vorgesehenen normalen Wagenladungsklassentarife werden von der Versandstation bis zur Empfangsstation durchgerechnet. Die für die Ausnahmetarife oder die normalen Wagenladungsklassentarife festgesetzten jeweiligen Abfertigungsgebühren werden in diese direkten Frachtsätze nur einmal eingerechnet.

(4) Die Bestimmungen der beiden vorhergehenden Absätze finden auf Ausnahmetarife zur Milderung oder Behebung öffentlicher Notstände örtlicher Natur im Verkehre zwischen dem deutschen Eisenbahnnetz und den übrigen deutschen Eisenbahnen keine Anwendung.

(5) Im unmittelbaren Verkehre zwischen dem polnischen Direktionsbezirk und dem übrigen Deutschland über das Eisenbahnnetz der deutschen Direktion werden für Kohlen, Erze und zollfreie Güter keinerlei Eisenbahngebühren für die Zollabfertigung und keine ähnlichen Abgaben mit Ausnahme der von den Eisenbahnen etwa verauslagten Beträge erhoben.

(6) Die Aufstellung weiterer Verbandstarife, auch für den Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr, bleibt der Vereinbarung der beteiligten Bahnverwaltung vorbehalten.

(7) Bei Anwendung direkter Tarife findet unmittelbare Abfertigung auf Grund von Frachtkarten statt.

(8) Die für den oberschlesischen Wechselverkehr in Gütern geltenden Ausführungsbestimmungen zu Artikel 435 §§ 1, 2, 3, 10, 11, 18, 19 und 22 sind auch hier anzuwenden.

(9) Dienstgutsendungen aller Art (ausgenommen die im § 22 der Ausführungsbestimmungen zu Artikel 435 bezeichneten Dienstbriefe und Dienstpakete) sind wie Privatsendungen zu behandeln und mit Frachtbriefen des öffentlichen Verkehrs zu befördern.

Zu Artikel 435 und 437

§ 1

Die Geschäftsführung in den oberschlesischen Wechseltarifen sowie in den Verbandstarifen wird der deutschen Direktion übertragen.

§ 2

(1) Im oberschlesischen Wechselverkehre sowie im Durchgangsverkehre zwischen Bahnhöfen desselben

d'un même réseau par les lignes de l'autre réseau, et aussi dans le trafic direct par le réseau allemand entre le réseau polonais et les autres chemins de fer allemands, les participations aux taxes entre les chemins de fer qui prennent part au transport, sauf en ce qui concerne les accords pris en vertu des lettres *e)* et *f)* ci-dessous, seront réglées de la façon suivante :

a) Sur les prix des billets directs (y compris les abonnements mensuels, abonnements hebdomadaires, billets de retour, etc.) chaque administration de chemin de fer reçoit les taxes de soudure indiquées pour le calcul des prix de ces billets.

b) Les recettes provenant du transport des bagages, chiens, colis messageries express, transports funéraires, animaux vivants, marchandises en grande et en petite vitesse, seront réparties à raison des kilomètres parcourus sous déduction préalable de la taxe d'expédition qu'elles pourraient comprendre. Le chemin de fer expéditeur et le chemin de fer destinataire se partageront la taxe d'expédition par moitié. Si une administration de chemin de fer participe au transport par deux ou plusieurs tronçons séparés, sa quote-part de recettes sera proportionnelle à la somme des longueurs de ces tronçons.

c) Les frais d'ordre purement local (y compris, le cas échéant, les frais de manœuvres) reviennent à l'administration sur le réseau de laquelle ils se sont produits.

d) Les recettes provenant des trafics envisagés dans le Règlement d'exécution ad article 438, seront réparties de manière que l'administration du réseau transité reçoive, dans tous les cas, les parts de taxes auxquelles elle aurait droit pour le même transport gare à gare si le tarif avait été établi sur les bases du trafic direct.

e) L'établissement et le décompte des taxes pour le transport des vagons postaux, des vagons-postes supplémentaires, des compartiments postaux, des vagons-restaurants et des vagons-lits, feront l'objet d'une entente spéciale des deux directions.

f) Pour les exceptions prévues aux cas d'acheminement réguliers (voir Règlement d'exécution ad article 435, § 11, avant-dernière phrase), ainsi que pour les routes auxiliaires (voir Règlement d'exécution ad article 435, § 11, dernière phrase), les règles de parti-

Eisenbahnnetzes über die Linien des anderen Eisenbahnnetzes und auch im direkten Verkehre zwischen dem polnischen Eisenbahnnetz und den übrigen deutschen Eisenbahnen über das deutsche Eisenbahnnetz werden die Gebührenanteile der an der Beförderung beteiligten Bahnen, soweit nicht die im folgenden unter den Buchstaben e und b bezeichneten Vereinbarungen Platz greifen, auf folgenden Grundlagen ermittelt:

a) Aus den direkten Fahrpreisen (auch Monats-, Wochen-, Rückfahrkarten usw.) erhält jede Bahnverwaltung die zur Tarifbildung aufgegebenen Anstoßsätze.

b) Die Einnahmen aus der Beförderung von Gepäck, Hunden, Expreßgut, Leichen und lebenden Tieren sowie von Eil- und Frachtgütern werden unter Vorabzug der etwa eingerechneten Abfertigungsgebühr auf den Fahrweg kilometrisch verteilt. Von der Abfertigungsgebühr erhalten die Versandbahn und die Empfangsbahn je die Hälfte. Ist der Transport über zwei oder mehrere getrennte Strecken einer Eisenbahnverwaltung geführt worden, so erhält diese einen Frachtanteil nach der Summe der Streckenlänge.

c) Die Gebühren rein örtlicher Natur (einschließlich etwaiger Verschiebegebühren) erhält diejenige Bahnverwaltung, auf deren Netze sie entstanden sind.

d) Die Verkehrseinnahmen aus dem in der Ausführungsbestimmung zu Artikel 438 angegebenen Verkehre werden in der Weise verteilt, daß die Verwaltung der Durchgangsbahn in allen Fällen diejenigen Gebührenanteile erhält, die sie für die Beförderung in derselben Stationsverbindung erhalten würde, wenn der Tarif nach den Grundsätzen des Wechselverkehrs aufgestellt worden wäre.

e) Die Berechnung und Abrechnung der Gebühren für die Beförderung der Postwagen, Posteisenbahnwagen (Postbeiwagen) und Postabteile, der Speise- und Schlafwagen bleibt besonderer Vereinbarung überlassen.

f) Bei besonders vereinbarten Ausnahmen von den regelmäßigen Leitungswegen (vgl. Ausführungsbestimmungen zu Artikel 435 § 11 vorletzter Satz) sowie bei Hilfswegen (vgl. Ausführungsbestimmungen zu Artikel 435 § 11 letzter Satz) sind die Grundlagen für die Verteilung

cipation seront établies d'un commun accord par les directions intéressées.

2. — En ce qui concerne le trafic commun (*Verbandsverkehr*) les règles mentionnées à l'alinéa 1 ne seront applicables qu'aux tarifs concernant les marchandises spécifiées à l'alinéa 2 du Règlement d'exécution ad article 437.

§ 3

Chaque direction veillera à l'organisation du contrôle des recettes sur son propre réseau. Pour le trafic direct et le trafic commun, les deux directions prendront les accords de comptabilité et de décompte nécessaires.

§ 4

Le doit et l'avoir devront être portés à la connaissance de l'autre direction, dans les deux mois qui suivront le dernier jour du mois comptable. Le règlement des comptes devra avoir lieu avant le 15 du troisième mois qui suivra le mois comptable ; tout avoir portera intérêt à 5% l'an, dès le 20 du mois qui suit le mois comptable. En outre, il sera payé un intérêt moratoire de 5% l'an pour toutes sommes qui n'auront pas été versées le premier jour du quatrième mois qui suit le mois comptable ; ces intérêts courront dès ce jour jusqu'au jour du paiement.

ad article 438

1. — Le prix des transports effectués entre les gares d'un seul et même réseau mais passant par les lignes de l'autre réseau indiquées à l'alinéa 2, peut, sur demande du chemin de fer qui est à la fois expéditeur et destinataire, être calculé de bout en bout sur la base des tarifs intérieurs de ce dernier pour les voyageurs, bagages, colis messageries express, transports funéraires, animaux, marchandises en grande et petite vitesse. Cette dérogation ne soustrait toutefois pas ce trafic au trafic direct de Haute Silésie. En conséquence le tarif y relatif doit être inséré dans le trafic direct de Haute Silésie et non dans les tarifs intérieurs des deux réseaux.

2. — Entrent en considération les lignes suivantes :

1° Du territoire allemand au territoire allemand par le territoire polonais :

a) Gleiwitz Block-Miserau-Voies industrielles de la houillère de Gleiwitz ainsi que de la houillère de Oehringen, pour le trafic des marchandises seulement ;

der Gebühren von den beteiligten Direktionen besonders zu vereinbaren.

(2) Im Verbandsverkehre finden die im Abs. 1 dieses Paragraphen aufgeführten Grundsätze nur auf die im Abs. 2 der Ausführungsbestimmungen zu Artikel 437 bezeichneten Güter Anwendung.

§ 3

Jede Direktion richtet die für ihren Bereich erforderlichen Verkehrskontrollen ein. Im Wechsel- und Verbandsverkehre werden die beiden Direktionen die für die Verrechnung und Abrechnung notwendigen Vereinbarungen treffen.

§ 4

Schuld und Forderung sind spätestens zwei Monate nach dem Verrechnungsmonate bekannt zu geben. Die Begleichung muß bis zum 15. des dritten Monats geschehen, der dem Verrechnungsmonate folgt. Jedes Guthaben ist vom 20. des auf den Verrechnungsmonat folgenden Monats ab mit 5 v. H. für das Jahr zu verzinsen. Für Forderungen, die am ersten Kalendertage des vierten auf den Verrechnungsmonat folgenden Monats unbeglichen sind, werden von diesem Tage ab bis zum Tage des Ausgleichs außerdem 8 v. H. Verzugszinsen für das Jahr gezahlt werden.

Zu Artikel 438

(1) Zwischen Stationen eines und desselben Eisenbahnnetzes über die im Abs. 2 aufgeführten Strecken des anderen Eisenbahnnetzes können auf Verlangen der Versand- und Empfangsbahn die im Binnenverkehre dieser Bahn jeweils geltenden Personen-, Gepäck-, Expreßgut-, Leichen-, Tier-, Eil- und Frachtguttarife durchgerechnet werden. In der Zugehörigkeit zum Wechselverkehre tritt hierdurch eine Änderung nicht ein. Die Durchführung der Maßnahme muß deshalb im Tarife für den oberschlesischen Wechselverkehr und nicht in den für jedes der beiden Eisenbahnnetze geltenden Binnentarifen stattfinden.

(2) Folgende Strecken kommen in Frage:

1. Von deutschen durch polnisches nach deutschem Gebiet:

a) Gleiwitz-Block Miserau-Abschlußgleisanlagen der Gleiwitzer Steinkohlengrube sowie Öhringengrube, nur für den Güterverkehr;

b) Gleiwitz-Makoszowy-Gare de la Mine des Delbrückschächte, pour le trafic des marchandises seulement.

c) Karf - Beuthen Stadtwald - Tarnowskie Góry (Tarnowitz)-Brynnek pour le service des voyageurs et le trafic des marchandises.

d) Karf - Beuthen Stadtwald - Tarnowskie Góry (Tarnowitz)-Lubliniec-Cziasnau, pour le service des voyageurs et le trafic des marchandises.

2° Du territoire polonais au territoire polonais par le territoire allemand:

a) Chebzie (Morgenroth)-Karf-Nowy Radzionków, pour le service des voyageurs et le trafic des marchandises.

b) Chorzów-Beuthen oberer Bahnhof-Szarlej, pour le service des voyageurs et le trafic des marchandises.

c) Redensblickschacht (Florentinegrube)-Beuthen oberer Bahnhof-Szarlej, pour le trafic des marchandises seulement.

d) Chorzów-Blockstelle Bsw-Redensblickschacht (Florentinegrube), pour le trafic des marchandises seulement.

3. — Toute modification à l'alinéa 2 devra faire l'objet d'un accord entre les deux administrations de chemins de fer.

ad article 440

1. — Du nombre des locomotives destinées au réseau allemand:

450 constituent l'effectif des locomotives en ordre de marche,

180 l'effectif en réparation,

et du nombre des locomotives destinées au réseau polonais:

300 constituent l'effectif des locomotives en ordre de marche,

130 l'effectif en réparation.

2. — La répartition par types du nombre de locomotives attribuées à chaque réseau se fera d'après l'annexe 1 du présent Règlement.

3. — Le nombre des locomotives en ordre de marche fixé pour chaque réseau doit être obtenu:

1° par l'attribution de toutes les locomotives qui se trouvent en service sur chaque réseau au moment du transfert de la souveraineté ;

2° par l'envoi des locomotives qui, pendant le premier mois qui suivra le transfert de la souveraineté, quitteront les ateliers principaux de la direction allemande après réparation ;

b) Gleiwitz-Makoschau-Grubenbahnhof der Delbrückschächte, nur für den Güterverkehr;

c) Karf-Beuthen Stadtwald-Tarnowitz-Brynnek, für den Personen- und Güterverkehr;

d) Karf-Beuthen Stadtwald-Tarnowitz-Lublinitz-Cziasnau, für den Personen- und Güterverkehr.

2. Von polnischem durch deutsches nach polnischem Gebiet:

a) Morgenroth-Karf-Neu Radzionkau, für den Personen- und Güterverkehr;

b) Chorzow-Beuthen oberer Bahnhof-Scharley, für den Personen- und Güterverkehr;

c) Redensblickschacht (Florentinegrube)-Beuthen oberer Bahnhof-Scharley, nur für den Güterverkehr;

d) Chorzow-Blockstelle Bsw-Redensblickschacht (Florentinegrube), nur für den Güterverkehr.

(3) Änderungen des Abs. (2) müssen zwischen den beiden Bahnverwaltungen vereinbart werden.

Zu Artikel 440

(1) Von der für das deutsche Eisenbahnnetz bestimmten Zahl bilden

450 Lokomotiven den Bestand der betriebsfähigen Lokomotiven,

180 » den Ausbesserungsbestand;

von der für das polnische Eisenbahnnetz bestimmten Zahl bilden

300 Lokomotiven den Bestand der betriebsfähigen Lokomotiven,

130 » den Ausbesserungsbestand.

(2) Die Unterverteilung der jedem Eisenbahnnetze zugeteilten Zahl von Lokomotiven nach Gattungen ist entsprechend der Anlage 1 vorzunehmen.

(3) Die für jedes Eisenbahnnetz festgesetzte Zahl der betriebsfähigen Lokomotiven soll erreicht werden:

1. durch Zuteilung der auf jedem Eisenbahnnetze beim Übergange der Staatshoheit im Betrieb befindlichen Lokomotiven;

2. durch Zuführung der Lokomotiven, die während des ersten Monats nach dem Übergange der Staatshoheit die Hauptwerkstätten der deutschen Direktion nach vollendeter Ausbesserung verlassen werden;

3° par l'envoi de locomotives qui seront prélevées sur le reste du parc de l'ancienne Administration des chemins de fer de Prusse et de Hesse.

4. — En suite des mesures indiquées à l'alinéa 3, le réseau allemand devra posséder, dans les quatorze jours qui suivront le transfert de la souveraineté, un effectif de 400 locomotives en ordre de marche, et, si possible, dans le mois qui suivra ce délai, mais au plus tard dans les six semaines, un effectif total de 450 locomotives en ordre de marche ; le réseau polonais dans les quatorze jours qui suivront le transfert de la souveraineté, un effectif de 245 locomotives en ordre de marche et, si possible, dans le mois qui suivra ce délai, mais au plus tard dans les six semaines, un effectif total de 300 locomotives en ordre de marche.

5. — Seront comprises dans le nombre des locomotives en ordre de marche attribuées au réseau polonais, les locomotives qui ont été retirées du territoire plébiscité pour être conduites en Pologne et n'ont pas été rendues au territoire plébiscité avant le 1er janvier 1922.

6. — Le nombre des locomotives en réparation fixé pour chaque réseau sera prélevé :

1° sur le nombre des locomotives qui, sur chaque réseau, ne seront pas en ordre de marche lors du transfert de la souveraineté,
2° sur le nombre des locomotives se trouvant dans les ateliers principaux de la direction allemande pour réparation, à moins que ces locomotives ne fassent partie de celles qui sont indiquées à l'alinéa 3, chiffre 2.

7. — Toutes les locomotives qui, en plus du nombre des locomotives réparties, se trouvent dans le territoire plébiscité, demeureront propriété des chemins de fer du Reich allemand et devront être mises à leur disposition.

8. — La répartition par types des voitures de voyageurs, fourgons à bagages, fourgons petite vitesse et voitures de service, attribués à chaque réseau, se fera d'après l'annexe 2 du présent Règlement. Au point de vue de l'état de roulement, il est admis que l'effectif de réparation pourra être le 11 % de l'effectif total.

9. — Les dispositions des alinéas 3 à 7 s'appliqueront également, par analogie, aux voitures de voyageurs, fourgons à bagages, fourgons petite vitesse et voitures de service.

10. — La répartition par types des vagons à marchandises attribués à chaque réseau se fera

3. durch Zuführung von Lokomotiven, die dem übrigen Bestande der ehemals preußisch-hessischen Eisenbahnverwaltung entnommen werden.

(4) Infolge der im Abs. 3 angegebenen Maßnahmen soll das deutsche Eisenbahnnetz innerhalb von vierzehn Tagen nach dem Übergange der Staatshoheit einen Bestand von 400 betriebsfähigen Lokomotiven, möglichst nach einem weiteren Monate, spätestens nach sechs Wochen einen Gesamtbestand von 450 betriebsfähigen Lokomotiven, das polnische Eisenbahnnetz innerhalb von vierzehn Tagen nach dem Übergange der Staatshoheit einen Bestand von 245 betriebsfähigen Lokomotiven, möglichst nach einem weiteren Monate, spätestens nach sechs Wochen einen Gesamtbestand von 300 betriebsfähigen Lokomotiven besitzen.

(5) Auf die Zahl der betriebsfähigen Lokomotiven, die dem polnischen Eisenbahnnetze zufallen, sind die Lokomotiven anzurechnen, die aus dem Abstimmungsgebiete nach Polen weggeführt und bis zum 1. Januar 1922 dem Abstimmungsgebiete nicht wieder zurückgegeben worden sind.

(6) Die als Ausbesserungsbestand für jedes Eisenbahnnetz festgesetzte Zahl von Lokomotiven in Reparatur soll entnommen werden:
1. aus der Zahl der auf jedem Eisenbahnnetze beim Übergange der Staatshoheit vorhandenen, nicht betriebsfähigen Lokomotiven,
2. aus der Zahl der zur Ausbesserung in den Hauptwerkstätten der deutschen Direktion befindlichen Lokomotiven, soweit sie nicht unter die im Abs. 3 Ziffer 2 bezeichneten Lokomotiven fallen.

(7) Alle Lokomotiven, die sich über die Zahl der verteilten Lokomotiven hinaus im Abstimmungsgebiete befinden, bleiben Eigentum der deutschen Reichsbahn und sind dieser zur Verfügung zu stellen.

(8) Die Unterverteilung der jedem Bezirke zufallenden Personenwagen, Gepäckwagen, Packwagen und Bahndienstwagen nach Gattungen ist entsprechend der Anlage 2 vorzunehmen. Der Ausscheidung betriebsfähigen Materials ist ein Ausbesserungsbestand von 11 v. H. des Gesamtbestandes zugrunde zu legen.

(9) Die Bestimmungen der Absätze 3 bis 7 finden auch auf die Personen-, Gepäck-, Pack- und Bahndienstwagen sinngemäß Anwendung.

(10) Die Unterverteilung der jedem Eisenbahnnetze zufallenden Güterwagen nach Gattungen ist

d'après l'annexe 3 du présent Règlement. Pour la répartition suivant l'état de roulement, on prendra pour base un effectif de réparation de 6 % de l'effectif total. L'âge moyen des vagons à marchandises devra, au moment de la répartition, être le même pour les effectifs attribués aux deux réseaux.

ad articles 441 et 442

1. — Il sera apposé aux locomotives, automotrices à accumulateurs, voitures à voyageurs, fourgons à bagages, fourgons petite vitesse et voitures de service, une marque de propriété correspondant à leur attribution, et un numéro. Les voitures de voyageurs, fourgons à bagages, fourgons petite vitesse et voitures de service porteront, en outre, l'indication de leur gare d'attache. Les anciennes marques de propriété seront supprimées ou modifiées.

2. — Dans le livre de service (carnet de chaudière) de chaque locomotive répartie, on insérera une note indiquant l'attribution et la modification des marques.

3. — Les anciennes marques de propriété et numéros des vagons à marchandises seront supprimés. Les vagons à marchandises attribués au réseau allemand recevront l'inscription « Oberschlesien », et, au-dessous, l'inscription « Górny Śląsk», ainsi qu'un nouveau numéro; les vagons de marchandises attribués au réseau polonais recevront l'inscription «Górny Śląsk» et, au-dessous, « Oberschlesien », ainsi qu'un nouveau numéro.

4. — Il sera créé des commissions comprenant des agents de chemins de fer des deux États, qui devront procéder au choix des véhicules à répartir ainsi qu'aux changements des marques et inscriptions. Les deux administrations de chemins de fer conviendront de la formation de ces commissions et s'entendront sur les instructions de service à leur donner. Ces instructions seront basées sur les conditions pour la remise des véhicules aux territoires cédés qui ont été établies par le Comité pour la répartition des véhicules de chemins de fer aux pays cessionnaires institué en vertu de l'article 371 du Traité de Paix de Versailles, à moins que ces conditions ne soient contraires aux dispositions de la présente Convention.

5. — Le frais résultant de l'activité des commissions et du changement des marques et inscriptions sont à la charge de chaque administration proportionnellement au nombre des véhicules qui lui sont attribués.

entsprechend der Anlage 3 vorzunehmen. Der Ausscheidung betriebsfähigen Materials ist ein Ausbesserungsbestand von 6 v. H. des Gesamtbestandes zugrunde zu legen. Das Durchschnittsalter eines Güterwagens soll für den jedem Eisenbahnnetze zuzuteilenden Bestand zur Zeit der Ausscheidung gleich hoch sein.

Zu Artikel 441 und 442

(1) An den Lokomotiven, Akkumulatorentriebwagen, Personen-, Gepäck-, Pack- und Bahndienstwagen wird ein ihrer Zuteilung entsprechendes Eigentumsmerkmal und eine Nummer angebracht. Die Personen-, Gepäck-, Pack- und Bahndienstwagen erhalten außerdem die Anschrift ihres Heimatsbahnhofs. Die bisherigen Eigentumsmerkmale sind zu löschen oder abzuändern.

(2) In das Betriebsbuch (Kesselheft) jeder ausgeschiedenen Lokomotive ist ein Vermerk aufzunehmen, aus dem die Zuteilung sowie die Abänderung der Anschriften hervorgeht.

(3) An den Güterwagen sind die bisherigen Eigentumsmerkmale und Nummern zu löschen. Dafür erhalten die dem deutschen Eisenbahnnetze zufallenden Güterwagen die Anschrift »Oberschlesien« und darunter »Górny Śląsk« sowie eine neue Nummer, die dem polnischen Eisenbahnnetze zufallenden Güterwagen die Anschrift »Górny Śląsk« und darunter »Oberschlesien« sowie eine neue Nummer.

(4) Ausschüsse, in denen Eisenbahnbedienstete beider Staaten vertreten sind, werden die Auswahl der ausgeschiedenen Fahrzeuge und ihre Umzeichnung vornehmen. Die Bildung dieser Ausschüsse sowie die Dienstanweisung für sie vereinbaren die beiden Bahnverwaltungen. Den Anweisungen sind, soweit dieser Titel keine gegenteiligen Bestimmungen enthält, die Bedingungen für die Übergabe der Fahrzeuge an die abgetretenen Gebiete zugrunde zu legen, wie sie in dem auf Grund des Artikel 371 des Friedensvertrags von Versailles eingesetzten Ausschusse für die Zuteilung von Eisenbahnfahrzeugen an die abgetretenen Gebiete festgesetzt worden sind.

(5) Die Kosten, die durch die Tätigkeit der Ausschüsse und durch die Umzeichnung entstehen, trägt jede Verwaltung im Verhältnis zur Anzahl der ihr zugeteilten Fahrzeuge.

ad article 444

1. — Chaque direction tiendra à jour un inventaire de son parc du matériel roulant.

2. — Chaque direction informera l'autre des modifications que l'effectif des véhicules viendrait à surbir.

3. — Si par suite de construction d'une nouvelle ligne de chemin de fer, de la mise en valeur de nouvelles sources de production ou de raisons analogues, le parc de vagons à marchandises devait être augmenté, il incombera à l'État sur le territoire duquel le trafic s'est développé de se procurer, à ses propres frais, les vagons nécessaires ; ces vagons demeurent la propriété de l'État qui les a acquis et seront marqués conformément au Règlement d'exécution ad articles 441 et 442 ; ils seront utilisés en commun.

ad article 445

Le décompte des prestations à raison du passage des voitures de voyageurs ou des fourgons à bagages du réseau de l'une des directions sur le réseau de l'autre, se fera conformément aux conventions sur l'emploi réciproque des voitures et fourgons à bagages dans le trafic international.

ad article 446

1. — Chacune des directions, dans le cas où le nombre de vagons demandés ne serait pas atteint, a le droit de fournir aux Chemins de fer de la Haute Silésie, en plus des vagons à fournir conformément à l'article 446, autant de ses propres vagons qu'il sera nécessaire pour le transport des marchandises du territoire plébiscité destinées à l'Allemagne ou à la Pologne.

2. — En principe, tous les vagons à marchandises fournis doivent être retournés immédiatement chargés ou vides à l'administration qui les a fournis.

3. — Si les vagons fournis sont employés contrairement aux dispositions du Règlement pour l'emploi réciproque des vagons en trafic international (R. I. V.), les Chemins de fer de la Haute Silésie paieront les amendes y prévues. A l'expiration de chaque année, on constatera le nombre de contraventions commises envers une administration ayant fourni des vagons et si, au cours de l'année, le nombre de 500 contraventions envers l'une des administrations qui a fourni des vagons, n'est pas dépassé, cette dernière remboursera l'amende aux Chemins de fer de la Haute Silésie. Les amendes échues seront définitivement à la charge de la direction fautive.

Zu Artikel 444

(1) Jede Direktion hat fortlaufend ein Verzeichnis über den Bestand ihres Fahrzeugparkes zu führen.

(2) Änderungen des Bestandes wird eine Direktion der anderen mitteilen.

(3) Falls der Güterwagenpark infolge Neubaues einer Eisenbahnlinie, Entstehens neuer Fabriken oder aus ähnlichen Gründen vermehrt werden muß, wird der Staat, auf dessen Gebiete die Verkehrssteigerung eingetreten ist, auf seine Kosten die erforderlichen Güterwagen beschaffen. Diese Wagen bleiben Eigentum des Staates, der sie angeschafft hat, und werden entsprechend den Ausführungsbestimmungen zu den Artikeln 441 und 442 gezeichnet. Sie werden gemeinschaftlich benutzt werden.

Zu Artikel 445

Der Ausgleich der Leistungen, die aus dem Laufe von Personen- und Gepäckwagen einer der beiden Direktionen auf dem Eisenbahnnetze der anderen herrühren, hat nach den Vereinbarungen für die gegenseitige Benutzung von Personen- und Gepäckwagen zu erfolgen.

Zu Artikel 446

(1) Jede der beiden Eisenbahndirektionen hat das Recht, auch über die im Artikel 446 vereinbarte Wagenbeistellung hinaus so viele eigene Wagen für die oberschlesischen Eisenbahnen beizustellen, als nötig sind, um die Beförderung der für Deutschland oder Polen bestimmten Güter aus dem Abstimmungsgebiete durchzuführen, falls die dafür angeforderten Wagen nicht in voller Anzahl gestellt werden.

(2) Sämtliche beigestellten Güterwagen sollen grundsätzlich beladen oder leer sofort an die beistellende Verwaltung zurückgesandt werden.

(3) Wenn die beigestellten Wagen entgegen den Bestimmungen für den gegenseitigen Gebrauch der Wagen im internationalen Verkehre (R. J. V.) benutzt werden, so zahlen die oberschlesischen Eisenbahnen die dort vorgesehene Buße. Nach Ablauf jedes Jahres wird die Zahl der Verstöße gegenüber jeder Verwaltung, die Wagen beigestellt hat, festgestellt. Sind in einem Jahre gegenüber einer solchen Verwaltung nicht mehr als 500 derartiger Verstöße vorgekommen, so zahlt diese Verwaltung die Buße an die oberschlesischen Eisenbahnen zurück. Verfallene Buße wird endgültig der schuldigen Direktion zur Last fallen.

4. — Si la Pologne est en mesure d'acquérir ou de louer en Allemagne, à des conditions raisonnables, des vagons à marchandises, l'Administration des chemins de fer polonais commencera à fournir de vagons aux Chemins de fer de la Haute Silésie avant les délais prévus.

ad article 447

1. — Les mesures du mouvement nécessaires à la répartition ordonnée par le Service des vagons sont prises d'un commun accord par les deux directions.

2. — Le Service des vagons peut édicter des prescriptions relatives au service des vagons, lesquelles sont obligatoires pour les deux directions. S'il ne peut fournir le total des vagons demandés, il répartira proportionnellement le nombre des vagons à disposition.

3. — Le Service des vagons a un droit de contrôle sur les deux bureaux de répartition ainsi que sur toutes les gares des deux directions en ce qui concerne le service des vagons. Un fonctionnaire de la direction préposée au réseau où s'exerce le contrôle peut y prendre part.

4. — Le répartition des vagons sur le réseau s'opère par les soins du bureau de répartition de chaque direction.

5. — Les contrôles de vagons existant dans les gares frontières du territoire plébiscite de la Haute Silésie en trafic avec la Pologne et la Tchéco-Slovaquie seront maintenus. Entre le réseau allemand du territoire plébiscité et les autres chemins de fer de l'Allemagne, il sera établi dans les gares frontières des postes de contrôle de vagons. Tous ces postes relèvent, pour le service des vagons, du Service des vagons, et doivent, à cet égard, être considérés comme ses organes.

6. — Tous les trains arrivant à vide seront signalés préalablement au Service des vagons; en outre, tous les trains entrant à vide sur le réseau d'une direction lui seront préalablement signalés.

7. — Les bureaux de répartition des deux directions adressent deux fois par jour un rapport télégraphique au Service des vagons sur l'effectif total des vagons et sur le nombre total des vagons nécessaires, en indiquant les types séparément. Les besoins du lendemain doivent être annoncés au plus tard la veille au soir.

8. — En cas de pénurie de vagons, les directions peuvent, après en avoir avisé le Service des vagons, demander elles-mêmes la fourniture de vagons étrangers à leurs deux réseaux. Dans ce

(4) Sollte es Polen möglich sein, zu annehmbaren Bedingungen Güterwagen in Deutschland zu erwerben oder zu mieten, so wird die polnische Eisenbahnverwaltung schon vor den vorgesehenen Fristen mit der Beistellung ihrer Güterwagen für die oberschlesischen Eisenbahnen beginnen.

Zu Artikel 447

(1) Die Betriebsmaßnahmen zur Durchführung der vom Wagenamte verfügten Wagenverteilung werden von den beiden Direktionen im gegenseitigen Einvernehmen getroffen werden.

(2) Das Wagenamt kann mit verbindlicher Kraft für die beiden Direktionen Vorschriften für den Wagendienst erlassen. Es wird nötigenfalls gleichmäßige Teildeckungen anordnen.

(3) Das Wagenamt hat das Recht der Kontrolle in beiden Wagenbureaus sowie auf allen Bahnhöfen beider Direktionen hinsichtlich des Wagendienstes. An der Kontrolle kann ein Beamter der Direktion teilnehmen, auf deren Netz die Kontrolle stattfindet.

(4) Die Verteilung der Wagen auf die Bedarfsstellen geschieht durch die Wagenbureaus der Direktionen.

(5) Die bestehenden Wagenkontrollen auf den Grenzübergangsstationen des oberschlesischen Abstimmungsgebiets im Verkehre mit Polen und mit der Tschechoslowakei bleiben bestehen. Auf den Übergangsbahnhöfen zwischen dem deutschen Eisenbahnnetze des Abstimmungsgebiets und den übrigen deutschen Bahnen werden Wagenkontrollen neu errichtet. Alle diese Wagenkontrollen unterstehen bei Ausübung des Wagendienstes dem Wagenamt und sind insoweit als dessen Organe zu betrachten.

(6) Dem Wagenamte werden Vormeldungen über sämtliche anrollenden Leerzüge erstattet. Außerdem erhält jede Direktion Vormeldungen über sämtliche Leerzüge, die auf ihr Eisenbahnnetz eintreten.

(7) Die Wagenbureaus beider Direktionen melden dem Wagenamte täglich zweimal telegraphisch den Gesamtwagenbestand und den Gesamtwagenbedarf, getrennt nach Gattungen. Der Bedarf für den folgenden Tag muß abends gemeldet werden.

(8) Bei Wagenmangel kann jede der beiden Direktionen nach Verständigung des Wagenamts die Beistellung von Wagen anderer Eisenbahnen für ihr Eisenbahnnetz selbständig veranlassen. Die Wagen-

cas, c'est la direction qui a fait la demande qui paie seule la location de ces vagons.

9. — Les deux directions adhéreront en commun au Règlement pour l'emploi réciproque des vagons en trafic international (R.I.V.) et conviendront de ses dispositions avec toutes les administrations. En même temps, elles s'efforceront d'obtenir que les vagons des Chemins de fer de la Haute Silésie ne puissent être chargés qu'à destination des gares du réseau propriétaire. Par réseau propriétaire on entend ici les réseaux des deux directions.

10. — Les contrôles frontières de vagons établiront leurs relevés des échanges en deux exemplaires; l'original sera envoyé par le Service des vagons au bureau chargé de la comptabilité du matériel roulant, à Magdebourg. Une copie restera entre les mains des contrôles frontières. Ceux-ci enverront chaque jour au Service des vagons et à la direction compétente une récapitulation des sorties et des entrées de vagons avec indication séparée du type, du nombre et du tonnage.

11. — Le bureau chargé de la comptabilité du matériel roulant, à Magdebourg, dressera, contre rémunération convenable, les décomptes entre toutes les administrations des chemins de fer et les remettra au Service des vagons près le Comité supérieur qui, après examen, procédera au règlement avec ces administrations. Chaque direction a le droit de prendre connaissance des pièces comptables à Magdebourg.

12. — Dans les gares frontières de jonction entre les deux réseaux, il sera tenu à jour un relevé sommaire des vagons avec indication séparée des vagons chargés et des vagons vides. Ce relevé qui n'aura qu'un caractère de simple information sera tenu par un seul agent pour les deux directions. Le résultat sera communiqué quotidiennement à chaque direction par écrit ou télégraphiquement.

13. — Dans les gares frontières de jonction entre les deux réseaux, il devra être procédé à une visite technique des vagons à marchandises, visite dont les détails seront fixés par les directions d'un commun accord. Les vagons endommagés seront refusés s'ils ne portent pas une étiquette établie d'après le modèle de l'annexe 4 du présent Règlement et si cette étiquette n'indique pas la direction sur le réseau de laquelle le dommage s'est produit ou a été constaté. L'étiquette sera libellée en allemand et en polonais ou inversement.

miete zahlt in diesem Falle die anfordernde Direktion allein.

(9) Beide Direktionen werden gemeinsam dem Übereinkommen für die gegenseitige Benutzung der Güterwagen im internationalen Verkehr (R. J. V.) beitreten und dessen Bestimmungen mit sämtlichen Verwaltungen vereinbaren. Dabei ist die Beschränkung anzustreben, daß Wagen der oberschlesischen Eisenbahnen nur nach Bahnhöfen ihrer Heimatbahn beladen werden dürfen. Als Heimatbahn in diesem Sinne gelten die Eisenbahnnetze beider Direktionen.

(10) Die Grenzkontrollen werden ihre Übergangsnachweise in zweifacher Ausfertigung aufstellen. Das Urstück wird dem Wagenabrechnungsbureau Magdeburg durch das Wagenamt übersandt. Eine Abschrift verbleibt den Grenzkontrollen. Die Grenzkontrollen werden dem Wagenamt und der zuständigen Direktion täglich eine Zusammenstellung des Wagenausganges und -einganges nach Gattung, Zahl und Ladegewicht geben.

(11) Das Wagenabrechnungsbureau Magdeburg wird gegen angemessene Vergütung die Abrechnungen mit sämtlichen Eisenbahnverwaltungen aufstellen und dem Wagenamte beim Oberkomitee übersenden. Das Wagenamt wird nach erfolgter Prüfung die Abrechnung mit diesen Verwaltungen vornehmen. Jeder Direktion steht das Recht zu, in Magdeburg in die Rechnungsunterlagen Einsicht zu nehmen.

(12) Auf den Grenzübergangsbahnhöfen zwischen den beiden Eisenbahnnetzen findet fortlaufend eine summarische Wagenzählung, getrennt nach leeren und beladenen Wagen, statt. Diese nur informatorische Zählung wird von einem Bediensteten für beide Direktionen vorgenommen. Das Ergebnis wird täglich jeder Direktion schriftlich oder telegraphisch gemeldet.

(13) Auf den Grenzübergangsbahnhöfen zwischen den beiden Eisenbahnnetzen hat eine technische Untersuchung der Güterwagen stattzufinden, deren Einzelheiten die Direktionen vereinbaren werden. Beschädigte Wagen werden zurückgewiesen, wenn sie nicht einen Beklebezettel nach dem Muster der Anlage 4 tragen, und wenn dieser Zettel nicht die Direktion benennt, auf deren Gebiet der Schaden entstanden ist oder vorgefunden wurde. Der Vordruck des Zettels wird in deutscher und polnischer oder in polnischer und deutscher Sprache ausgeführt werden.

14. — Chaque direction décide, pour son propre compte, de l'admission, dans son parc de matériel roulant, des vagons appartenant à des particuliers.

ad article 448

1. — La répartition des vagons entre les deux réseaux d'après leur type se fera conformément à l'annexe 5 du présent Règlement.

2. — Les locomotives et vagons endommagés qui ont dû être retirés du service seront répartis, d'entente entre les directions, dans les mêmes proportions que celles adoptées lors du choix du matériel à répartir aux deux réseaux.

3. — Le coefficient de répartition sera appliqué en tenant compte du mode de construction (bois, fer), du tonnage et de l'âge.

4. — Les vagons appartenant à des particuliers sont considérés comme incorporés dans le parc du réseau où est située la gare d'attache du vagon.

5. — Les dispositions du Règlement d'exécution ad articles 441 et 442, sont applicables par analogie aux chemins de fer à voie étroite.

ad article 452

1. — L'alinéa 3 du Règlement d'exécution ad article 444 et les alinéas 13 et 14 du Règlement d'exécution ad article 447, sont également applicables aux chemins de fer à voie étroite.

2. — Chacune des quatre gares frontières de jonction, Rossberg, Dombrowa, Bobrek et Poremba, fait établir, par l'employé allemand et l'employé polonais qui y sont stationnés, un relevé de tous les vagons échangés, en provenance ou à destination des deux réseaux, et cela pour chaque administration séparément et selon un modèle uniforme. Ces employés vérifieront chaque jour la concordance de leurs relevés et se donneront mutuelle confirmation de cette concordance, ou feront immédiatement le nécessaire pour établir la cause des différences constatées.

3. — Le compte de chaque relevé du matériel sera journellement établi, et le résultat en sera communiqué à l'inspection du mouvement à Rossberg, qui portera ces chiffres dans un décompte du matériel selon un modèle convenu.

4. — Le décompte du matériel sera adressé à chacune des deux directions. Le doit et l'avoir seront compensés chaque semaine du fait que les vagons dus à une direction par l'autre seront rendus aux gares frontières de jonction que désignera l'inspection du mouvement.

(14) Jede Direktion entscheidet selbständig über die Einstellung von Privatwagen in ihren Wagenpark.

Zu Artikel 448

(1) Die Unterverteilung der Fahrzeuge auf die beiden Eisenbahnnetze nach Gattungen ist nach der Anlage 5 vorzunehmen.

(2) Die aus dem Betriebe zurückgezogenen schadhaften Lokomotiven und Wagen werden in dem gleichen Verhältnisse verteilt, wie es für die Verteilung der Fahrzeuge bestimmt worden ist.

(3) Dieses Verhältnis wird auch bei Verteilung der Wagen nach Bauart (Holz und Eisen), Ladegewicht und Alter berücksichtigt werden.

(4) Die Privatgüterwagen gelten als in den Wagenpark desjenigen Eisenbahnnetzes eingestellt, auf dem die Heimatstation der Wagen liegt.

(5) Die Ausführungsbestimmungen zu Artikel 441 und 442 gelten sinngemäß auch für die Schmalspurbahnen.

Zu Artikel 452

(1) Abs. 3 der Ausführungsbestimmungen zu Artikel 444 und die Absätze 13 und 14 der Ausführungsbestimmungen zu Artikel 447 gelten auch für die Schmalspurbahnen.

(2) Auf jedem der vier Grenzübergangsbahnhöfe Roßberg, Dombrowa, Bobrek und Poremba haben ein deutscher und ein polnischer Beamter über die von und nach den beiden Eisenbahnnetzen übergeleiteten Wagen nach vereinbartem Muster einen Wagennachweis für jede Verwaltung besonders zu führen. Beide haben täglich die Übereinstimmung ihrer Aufschreibungen festzustellen und gegenseitig zu bestätigen sowie Unstimmigkeiten sofort aufzuklären.

(3) Jeder Wagennachweis ist täglich aufzurechnen und die Endsumme der Zugleitung in Roßberg zu melden, die diese Zahlen in eine Wagenabrechnung nach vereinbartem Muster einzutragen hat.

(4) Die Wagenabrechnung ist jeder der beiden Direktionen zuzustellen. Schuld und Guthaben werden wöchentlich dadurch ausgeglichen, daß die von einer Direktion der anderen geschuldeten Wagen auf den von der Zugleitung zu bestimmenden Grenzübergangsstationen zurückzugeben sind.

5. — Si une direction est en retard dans la remise des vagons qu'elle doit, l'autre direction sera fondée à retenir d'autres vagons en nombre égal. La direction en demeure paiera, en outre, à l'autre direction une location, dont le montant sera fixé par les directions d'un commun accord.

ad articles 453, 454, 455, 456

1. — Aucune modification ne pourra être apportée à la construction et à l'aménagement des véhicules, ni aucune dérogation aux prescriptions concernant les matériaux employés, sans autorisation préalable de la direction compétente.

2. — Les matériaux employés par les ateliers de chemins de fer pour les travaux devront répondre aux prescriptions allemandes et seront achetés par les ateliers eux-mêmes. La direction polonaise devra se mettre d'accord avec la direction allemande dans le cas où elle estimerait nécessaire de déroger aux prescriptions allemandes.

3. — A la demande de la direction compétente, les vieux matériaux provenant des réparations de véhicules seront mis à sa disposition ou portés en compte au prix des rebuts.

4. — Les produits défectueux resteront pour compte aux ateliers de chemins de fer et non au commettant.

5. — Les véhicules qui ont besoin de réparations ou d'un examen technique devront être annoncés, conformément aux prescriptions allemandes présentes ou à venir, aux ateliers de chemins de fer. Ceux-ci se feront envoyer les véhicules et les retourneront à l'exploitation après exécution des travaux et réception par le commettant.

6. — L'étiquette d'avarie prévue dans le Règlement allemand pour l'annonce et le traitement des vagons endommagés ou soumis à un examen *(Dienstvorschrift für die Meldung und Behandlung der schadhaften und untersuchungspflichtigen Wagen)*, ainsi que ses indications, seront libellées en allemand, par analogie avec la disposition du § 16, chiffre 5, alinéa 2, du Règlement pour l'emploi réciproque des vagons en trafic international (R.I.V.). On pourra y ajouter le texte polonais.

7. — Les locomotives, voitures de voyageurs et fourgons, seront envoyés aux ateliers et ramenés des ateliers à l'intérieur des deux réseaux aux taxes normales, sous déduction de la moitié de la

(5) Bleibt eine Direktion mit der Rückgabe der geschuldeten Wagen im Rückstande, so ist die andere Direktion berechtigt, den Rücklauf anderer Wagen in gleicher Anzahl zu sperren. Die im Verzuge befindliche Direktion zahlt der anderen Direktion außerdem eine von den Direktionen zu vereinbarende Miete.

Zu Artikel 453, 454, 455, 456

(1) Jede Änderung in der Bauart und der Ausstattung, jede Abweichung von den Vorschriften über das zu verwendende Material bedarf der Genehmigung der zuständigen Direktion.

(2) Das von den Eisenbahnwerkstätten zur Ausführung der Arbeiten zu verwendende Material muß den deutschen Vorschriften entsprechen und wird von den Werkstätten selbst beschafft. Falls die polnische Direktion Ausnahmen von den deutschen Vorschriften für notwendig hält, wird sie sich darüber mit der deutschen Direktion verständigen.

(3) Auf Antrag der zuständigen Direktion sind die bei der Ausbesserung von Fahrzeugen abfallenden Altstoffe ihr entweder zu den Altstoffpreisen in Anrechnung zu bringen oder zur Verfügung zu stellen.

(4) Fehlfabrikate fallen den Eisenbahnwerkstätten, nicht dem Besteller zur Last.

(5) Fahrzeuge, die ausgebessert oder untersucht werden müssen, werden nach den jeweils geltenden deutschen Vorschriften den Eisenbahnwerkstätten angeboten, auf Anforderung zugeführt und nach Ausführung der Arbeiten und Abnahme dem Betriebe zurückgegeben.

(6) Die in der »Dienstvorschrift für die Meldung und Behandlung der schadhaften und untersuchungspflichtigen Wagen« vorgesehenen Meldezettel für Ausbesserungswagen werden in sinngemäßer Anwendung der Bestimmung des § 16 Ziff. 5 Abs. 2 des »Übereinkommens für die gegenseitige Benutzung der Güterwagen im internationalen Verkehr« (R. J. V.) in deutscher Sprache vorgedruckt und ausgefüllt. Die Beifügung des polnischen Wortlauts wird freigestellt.

(7) Die Lokomotiven, Personen- und Gepäckwagen werden innerhalb der beiden Eisenbahnnetze unter Berechnung der normalen, um die halbe Abfertigungsgebühr gekürzten Frachtsätze den Werk-

taxe d'expédition. Pour les vagons à marchandises, les taxes normales, sous déduction de la moitié de la taxe d'expédition, ne seront perçues que pour l'aller à l'atelier quand il y a transport à vide effectué dans ce but exclusivement (voir § 21 du Règlement d'exécution ad article 435).

8. — Pour le traitement des vagons endommagés ailleurs que sur les Chemins de fer de la Haute Silésie, les conventions conclues ou à conclure avec les administrations étrangéres font règle.

9. — Pour les deux réseaux, les frais de réparation des vagons à marchandises seront payés par la direction sur la ligne de laquelle le dommage s'est produit ou a été constaté.

10. — Les deux directions sont autorisées à faire surveiller et recevoir à leurs propres frais et par leurs propres agents, dont le nombre sera fixé par elles d'un commun accord, les travaux de réparation dans les ateliers. Ces agents auront accès dans les locaux où les travaux s'exécutent; ils devront se soumettre aux prescriptions du Règlement des ateliers.

11. — Les directions établiront en commun pour ces agents chargés de la surveillance et de la réception des travaux des prescriptions réglant leurs compétences et leurs obligations.

12. — Les agents chargés de la surveillance et de la réception des travaux indiqueront, d'après les bulletins de commande établis par l'exploitation, la nature et l'étendue de la réparation; ils décideront également si, et jusqu'à quel point, il y a lieu de remédier aux autres défectuosités constatées en cours de réparation.

13. — Les travaux exécutés devront être vérifiés par les agents chargés de la surveillance et de la réception; ils certifieront que ces travaux ont été exécutés correctement. Ils certifieront aussi l'exactitude des factures et la concordance des travaux exécutés avec les demandes figurant sur le bulletin de commande et avec les ordres ultérieurs de réparations devenues nécessaires. Toutes les pièces nécessaires aux agents de surveillance pour la vérification des factures, devront leur être soumises.

14. — Le Comité supérieur reçoit des deux directions les données statistiques relatives à l'état des réparations du parc du matériel roulant.

ad article 462

1. — La Société Anonyme des chemins de fer d'intérêt local de la Silésie (*Schlesische Kleinbahnaktiengesellschaft*), la Société à responsabi-

stätten zugeführt und zurückbefördert. Bei Güterwagen wird diese Fracht nur für die Zuführung nach den Werkstätten und nur dann erhoben, wenn sie aus diesem Grunde leer laufen (vgl. § 21 der Ausführungsbestimmungen zu Artikel 435).

(8) Für die Behandlung beschädigter Güterwagen außerhalb der oberschlesischen Eisenbahnnetze gelten die mit den fremden Verwaltungen getroffenen oder noch zu treffenden Vereinbarungen.

(9) Innerhalb der beiden Eisenbahnnetze werden die Kosten für die Ausbesserung der Güterwagen von der Direktion bezahlt, auf deren Strecken der Schaden entstanden ist oder vorgefunden wurde.

(10) Die beiden Direktionen sind berechtigt, die Ausbesserungsarbeiten in den Werkstätten durch eigene Beamte, deren Zahl besonderer Vereinbarung zwischen ihnen vorbehalten bleibt, auf ihre Kosten überwachen und abnehmen zu lassen. Die Beamten haben Zutritt zu den Arbeitsräumen, in denen die Arbeiten ausgeführt werden; sie werden sich den Vorschriften der Werkstättenordnung unterwerfen.

(11) Die Direktionen geben für diese Überwachungs- und Abnahmebeamten gemeinsame Vorschriften heraus, die ihre Befugnisse und Obliegenheiten regeln.

(12) Die Überwachungs- und Abnahmebeamten haben nach den von dem Betriebsdienst ausgestellten Bestellzetteln Art und Umfang der Ausbesserung zu bestimmen und darüber zu entscheiden, ob und in welchem Umfang die während der Ausbesserung sich noch herausstellenden Mängel zu beseitigen sind.

(13) Die ausgeführten Arbeiten sind von den Überwachungs- und Abnahmebeamten nachzuprüfen; die ordnungsmäßige Ausführung ist von ihnen zu bescheinigen. Sie haben ferner die Richtigkeit der Rechnungen und die Übereinstimmung der ausgeführten Arbeiten mit den auf den Bestellzetteln geforderten und den nachträglich notwendig gewordenen Arbeiten zu bescheinigen. Alle Unterlagen, die für die Prüfung der Rechnungen erforderlich sind, werden den Überwachungsbeamten zur Einsicht vorgelegt.

(14) Das Oberkomitee erhält von den beiden Direktionen das statistische Material über den Ausbesserungsstand des Fahrzeugparkes.

Zu Artikel 462

(1) Die Schlesische Kleinbahn-Aktiengesellschaft, die Oberschlesische Dampfstraßenbahngesellschaft m. b. H. und die Oberschlesische Kleinbahn- und Elek-